

# 北九州市物流拠点構想 (素案)

令和3年12月

北九州市



## はじめに

アジアに近く、本州と九州の結節点に位置するという地理的特性を有している北九州市は、古くから交通の要衝としての役割を果たしてきました。

明治 22(1889)年、門司港が国の特別輸出港に指定され、明治 24(1891)年には九州鉄道の起点として門司駅(現・門司港駅)が開業し、北九州市の陸海の物流拠点としての発展が始まりました。

本市のものづくりの歴史は、筑豊からの石炭と中国からの鉄鉱石の原料調達に優れた地理性、また地震等の災害が少ないことから、官営八幡製鐵所の立地が決定したことに始まりました。

以来、本市は 100 年以上にわたり、我が国の「ものづくり」を支える街として発展してきました。現在も、鉄鋼、化学、自動車、半導体関連の製造業をはじめ、環境、エネルギー関連企業など幅広い産業が集積しています。その「ものづくり」を支えてきたのが『物流』です。

物流は、市民生活や産業競争力、地方創生を支える重要な社会インフラであり、人口減少や新型コロナウイルス感染症の流行など社会環境の大きな変化の中にあっても、本市産業の持続的な成長と安定的な市民生活を維持するため、その機能を十分に発揮させていく必要があります。

近年、E コマース市場の急拡大や人材不足に直面する物流業界においては、デジタル化やロボット化等による作業効率化に加え、BCP(事業継続計画)や脱炭素の観点から輸送手段の最適化(モーダルシフト)や物流拠点の再配置等の動きが加速しています。

本市は、道路(九州自動車道・東九州自動車道・北九州都市高速道路・都市計画道路等)、国際拠点港湾である北九州港、24 時間利用可能な北九州空港、鉄道(九州と本州を結ぶ全ての貨物列車が停車するターミナル駅)など、物流を支えるインフラが整っています。さらに、北九州空港の滑走路延長に向けた国の調査や多様な物流拠点を結びつける重要な道路である下関北九州道路の国の調査も進むなど、本市の物流拠点としてのポテンシャルが更に高まっています。

そこで、本市の物流拠点都市としてのプレゼンスを向上させるため、「物流拠点構想」を策定しました。

本市は、社会経済状況の変化に柔軟に対応し、また、多くの関係の皆様のご理解とご協力を賜りながら、本構想に掲げる施策を着実に進め、物流拠点としての国際競争力の強化と地域経済の活性化を図ってまいります。

令和3年12月

# 北九州市物流拠点構想 目次

## はじめに

<b>第1章 物流拠点構想の策定について</b>	<b>5 ページ</b>
1 物流拠点構想策定の経緯	5 ページ
2 主要関連プロジェクトと 物流拠点構想との関係性	6 ページ
<b>第2章 物流を取り巻く現状について</b>	<b>9 ページ</b>
1 全国的な物流を取り巻く現状	9 ページ
2 本市の物流の現状	21 ページ
3 本市のポテンシャル	28 ページ
<b>第3章 ヒアリング調査等の結果について</b>	<b>32 ページ</b>
1 ヒアリング調査の結果	32 ページ
2 アンケート調査の結果	34 ページ
<b>第4章 本市物流の課題の整理と方向性について</b>	<b>38 ページ</b>
1 本市物流の課題の整理	38 ページ
2 課題を解決するための施策の方向性	39 ページ
<b>第5章 物流拠点構想における施策について</b>	<b>40 ページ</b>
<b>第6章 物流リーディングプロジェクトについて</b>	<b>50 ページ</b>
1 物流リーディングプロジェクトの5項目	50 ページ
2 物流施設の集積用地の確保に向けた取組み	61 ページ
3 物流リーディングプロジェクト図	61 ページ
<b>第7章 まとめ・本市の目指す姿について</b>	<b>64 ページ</b>
1 本市の目指す姿	64 ページ
2 構想の推進により生じる効果	65 ページ

# 第1章 物流拠点構想の策定について

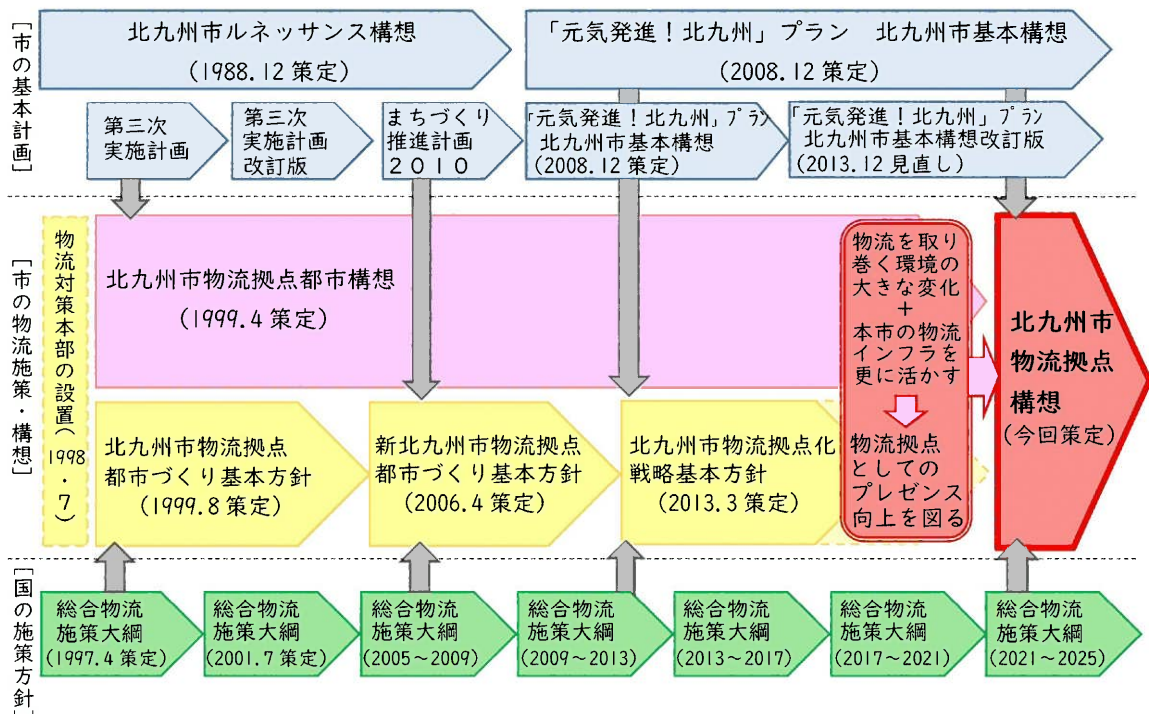
## 1 物流拠点構想策定の経緯

### (1) これまでの本市における物流施策

本市は、アジア大陸に近く、さらに本州と九州の結節点に位置しており、交通の要衝として発展してきました。また、1901年の官営八幡製鐵所操業開始以降、近代日本の工業化を支えるものづくりのまちとして発展してきました。

これらの本市の発展の過程における物流施策の重要性から、本市は1998年に北九州市物流対策本部を設置し、翌1999年に物流の基本戦略である「北九州市物流拠点都市構想」と、施策の方向性を示した「北九州市物流拠点都市づくり基本方針」を策定しました。その後、基本方針については2006年と2013年の2度にわたり見直しを行ってきました。

■本市のこれまでの物流施策・構想の体系



上記のように、北九州市では「北九州市物流拠点都市構想」と、その基本方針に則り、これまでも物流施策を推進してきました。

一方で、近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やDXなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

この様な変化に対応しつつ、陸海空の充実した交通網など本市が有する物流拠点としてのポテンシャルを更に活かすために、新たに「北九州市物流拠点構想」を策定することとしました。

物流は企業活動には欠かせないものであり、市民生活を下支えする重要な産業です。そのような物流は、物流に携わる数多くの民間事業者の方々によって支えられています。

そのため、今回の構想の策定にあたっては、物流に携わる民間事業者の方々の声を反映すべく、ヒアリング調査を重点的に行いました。また、時代の変化に対応した構想とするため、学識経験者などにもアドバイスを求め、構想に反映できるよう努めました。

今回策定する構想に基づき施策を展開することで、本市のさらなる物流拠点化を目指します。

## 2 主要関連プロジェクトと物流拠点構想との関係性

本市における主要な計画、プロジェクト等について、概要を整理（抜粋）し、これらの取組と物流拠点構想との関わりについて整理します。

### (1) 「元気発進!北九州」プラン

#### ○ 基本方針

##### ➤ 産業づくり～元気で人が集まるまちをつくる

大学や研究機関などの知的基盤の充実や産学連携による研究開発機能の強化、設計・デザインや情報通信などの知識サービス産業の振興、港湾や空港、道路をはじめとする交通・物流基盤の充実などにより、付加価値の高いモノづくり産業を実現し、国際競争力を強めます。あわせて、ものづくりを支える物流産業や新たな環境産業などにも力を入れます。

##### ➤ 都市づくり～便利で快適なまちをつくる

競争力のある産業づくりに向け、交通・物流ネットワークの強化を図るとともに、選択と集中により、必要性の高い都市基盤の整備にも取り組み、国際物流拠点の形成をめざします。

#### ○ 基本計画

##### ➤ 交通・物流ネットワークの強化

港湾や空港、鉄道ターミナルなど、本市がこれまで整備してきた陸海空の多様な輸送モードと充実した高速道路網を十分活かすため、環状放射型自動車専用道路ネットワークや交通・物流拠点間を結ぶ幹線道路網の整備を推進していきます。

##### ➤ 交通・物流基盤の整備

本市における産業の競争力を強化し、市民の暮らしを支えるため、主要な幹線道路や国道3号黒崎バイパス、都市計画道路戸畑枝光線などすでに取り組んでいる交通・物流ネットワークの早期完成を図ります。また、将来にわたり必要と考えられる基盤整備を選択と集中により進め、国際物流拠点の形成を目指します。

##### ① 港湾の機能強化

##### ② 北九州空港の整備・充実

## (2) 北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略(第2期)

### ○ 基本目標

- I 北九州市に魅力あるしごとをつくり、安心して働けるようにする

### ○ 基本的方向

アジアに近く九州の玄関口である地理的特性に加え、24 時間離発着可能な北九州空港や東九州自動車道、黒崎バイパス等の物流ネットワークといった恵まれた社会資本を活用し、交流人口の増加や、物流の拠点化につながる施策を進めていく。

- ロボット・自動車などリーディング産業の振興
  - ・ 航空関連産業の拠点化
- 風力発電関連産業の総合拠点の形成
- 北九州空港の大規模な集貨・集客
  - ・ 北九州空港の利用促進
  - ・ 北九州空港のアクセス強化
  - ・ 北九州空港の機能拡充
- さらなる物流拠点化の推進・北九州港の利用促進
  - ・ 北九州港の利用促進

## (3) 北九州市 SDGs未来都市計画

### ○ 3つの柱

- 経済「人と環境の調和により、新たな産業を拓く」

### ○ 基本的な考え方

- 地域経済における自律的好循環の形成

### ○ 具体的な取組

- 物流拠点都市としてのプレゼンス向上
  - ・ 陸海空全ての輸送モードに対応できる優位性を活かし、モーダルシフトの推進等により、働き方改革や環境負荷低減などにもつながるニューノーマルの時代にふさわしい物流拠点都市としてのプレゼンスを高める。

## (4) 北九州市都市計画マスタープラン

### ○ 都市計画の目標と方針

- にぎわいと活力があるまちをつくる
  - ・ 都市活力の再生に向けて、産業活動及び人、もの、情報の交流が活発な、“にぎわいと活力のあるまちづくり”を目指します。
  - ・ 既存の工業や商業の振興を図るとともに、アジアの先端産業都市の実現を目指した、次世代産業の育成や特区などを活かした産業の立地及び振興を促進します。
  - ・ 多くの人々、産業、情報などの国際的な交流を活発にするために、交流が集中する拠点地区の形成や、交通や情報のネットワークなどの交流機能の強化に向けたまちづくりを進めます。

- 環境にやさしいまちをつくる
  - まちづくり全般において、地域の身近な環境から地球環境まで、あらゆる面で環境に配慮していく、“環境にやさしいまちづくり”を目指します。
  - 豊富な都市基盤や公共施設、土地資源や産業集積などを活用し、効率的・効果的な都市整備を進めていきます。

(5) 北九州港長期構想

○ 理念

- 「ものづくりを支え、まちを元気にする」
- 「人と地球にやさしく、世界の環境首都を支える」

○ 将来像

- 「ものづくり産業を支える物流基盤としての港」
- 「災害に強く、いつも安全で、市民生活や企業活動を支える港」
- 「環境首都(環境モデル都市)にふさわしい港」
- 「多くの人々が憩い・賑わう港」

(6) 北九州空港将来ビジョン

- 「福岡空港と北九州空港の役割分担と相互補完」を考え方の基本とし、3つの将来像の実現を目指す。

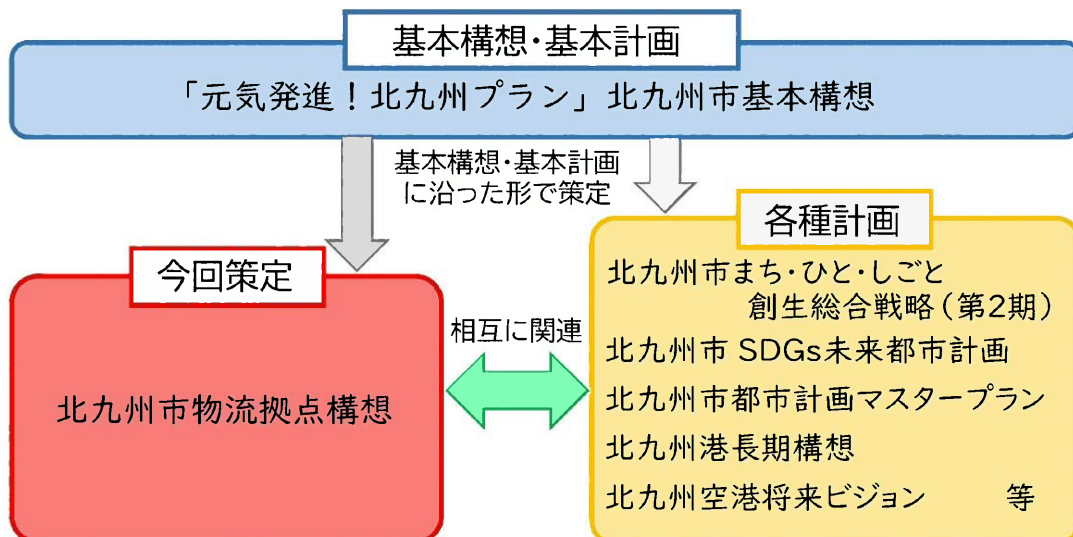
- 将来像1 九州・西中国の物流拠点空港【物流】
- 将来像2 北部九州の活発な交流を支える空港【交流】
- 将来像3 航空関連産業の拠点空港【産業】

(7) 主要な計画・プロジェクト等との関係性

このように、本市の基本構想・基本計画である「元気発進!北九州」プランをはじめとする各種計画等において、まちづくりの重要な観点として、物流振興の考え方が組み込まれています。

今回策定する「北九州市物流拠点構想」は、他の計画と関連しながら、本市の物流施策に関する基本的な考え方や、実施する施策を具体化する部門別計画の1つに位置付けられます。

■主要な計画・プロジェクト等との関係図





## 第2章 物流を取り巻く現状について

### 1 全国的な物流を取り巻く現状

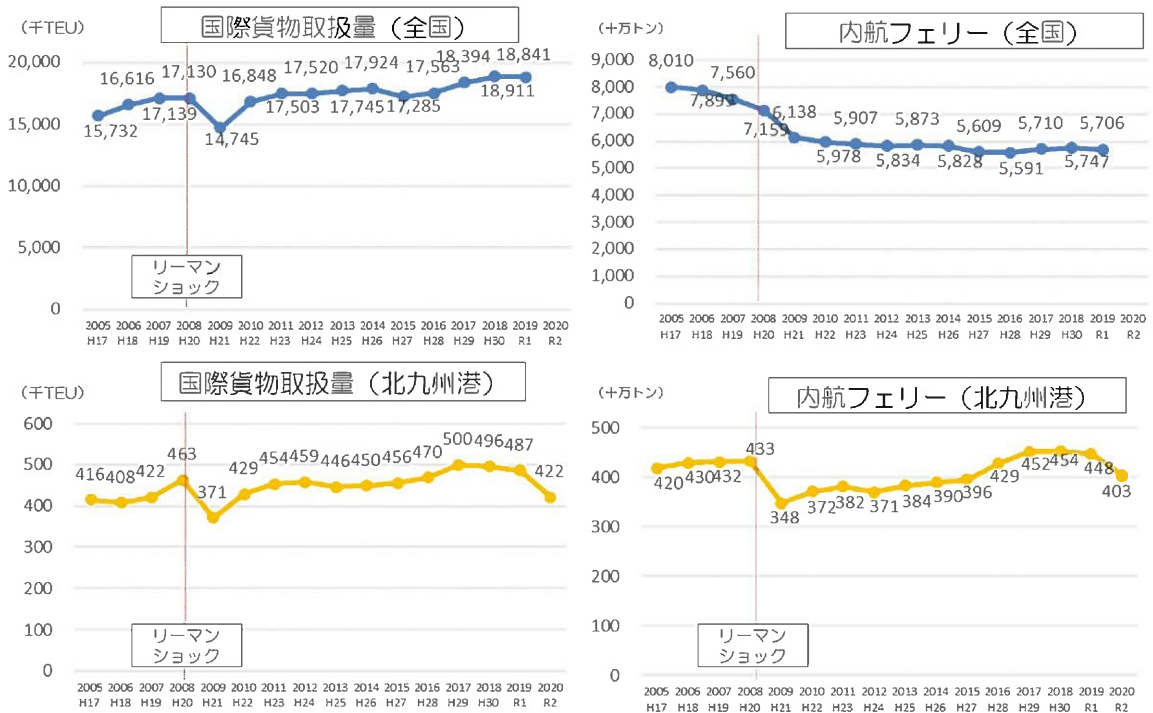
近年、E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。また、脱炭素やDXなど、新たな時代の要請に対応する必要も生じています。

構想の策定にあたっては、このような時代の変化に対応し、本市物流の活性化に資するものとするため、全国的な物流を取り巻く現状について、整理を行いました。

#### (1) 港湾貨物取扱量（国際貨物取扱量・内航フェリー貨物量の推移）

本市には東西にコンテナターミナルがあり、中国、韓国、台湾を中心にアジア各国の港と密に結びついています。また、新門司地区は関東、関西、四国と結ぶ西日本最大級のフェリー基地となっています。

全国及び本市の港湾貨物取扱量（国際貨物取扱量、内航フェリー貨物量）は、以下のグラフのように推移しています。



出所：【全国】港湾統計（年報）※2019年分まで

【北九州港】北九州港 港湾統計

- 国際貨物取扱量（コンテナ）は、全国、北九州港のいずれも長期的に増加傾向となっています。
- 北九州港で取り扱う内航フェリー貨物も 2015年より新門司地区に就航しているフェリーが大型化したことにより、長期的には増加傾向となっています。（2020年は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、外航コンテナ貨物・内航フェリー貨物ともに減少しています。）

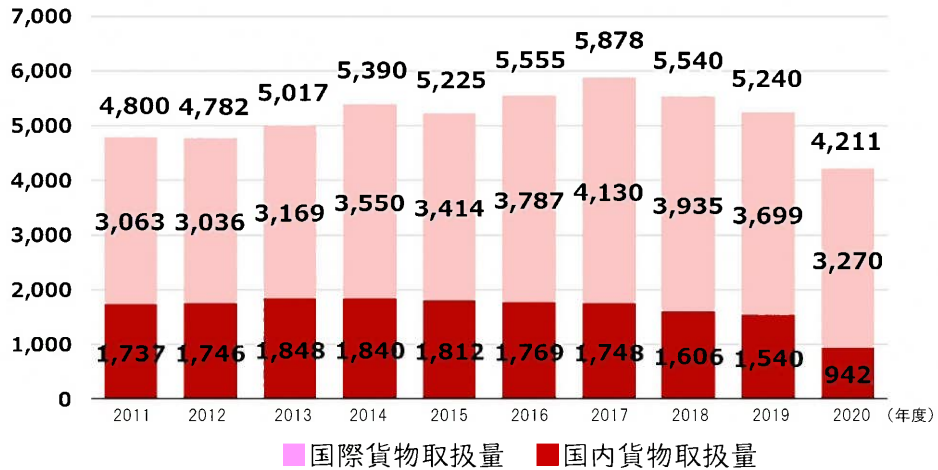
(2) 航空貨物取扱量（国際貨物取扱量及び国内貨物取扱量）

本市には、九州・西中国で唯一の 24 時間利用が可能な海上空港である北九州空港が立地しています。

全国及び北九州空港の航空貨物取扱量（国際貨物取扱量、国内貨物取扱量）は、以下のグラフのように推移しています。

● 全国の航空貨物取扱量（出所：国土交通省航空局「暦年・年度別空港管理状況調査」より作成）

【単位：千トン】



● 北九州空港の航空貨物取扱量

【単位：トン】



- ここ 10 年間の全国的な航空貨物取扱量は概ね横ばいの状況となっています。
- 今後の航空貨物需要の見通しとして、国際航空貨物については半導体及び自動車・電子部品など製造関連をはじめ、越境 EC 市場の更なる拡大が見込まれます。
- 北九州空港における 2020 年度の航空貨物取扱量（国内・国際）は過去最高となる 15,385t を記録しています。とりわけ、国際航空貨物取扱量は前年度比（2019 年度）約 2.5 倍の 13,700t と急増しています。
- この国際航空貨物取扱量の急増は、国際貨物定期便が増便（2 便→3 便）されたことや、輸入貨物の取扱いが開始されたことによるものです。

### (3) 国内貨物輸送量の推移

#### ①国内貨物輸送の機関分担率

全国の国内貨物輸送の機関分担率(どの輸送モードを使用して輸送されているかの割合)は以下のとおりです。

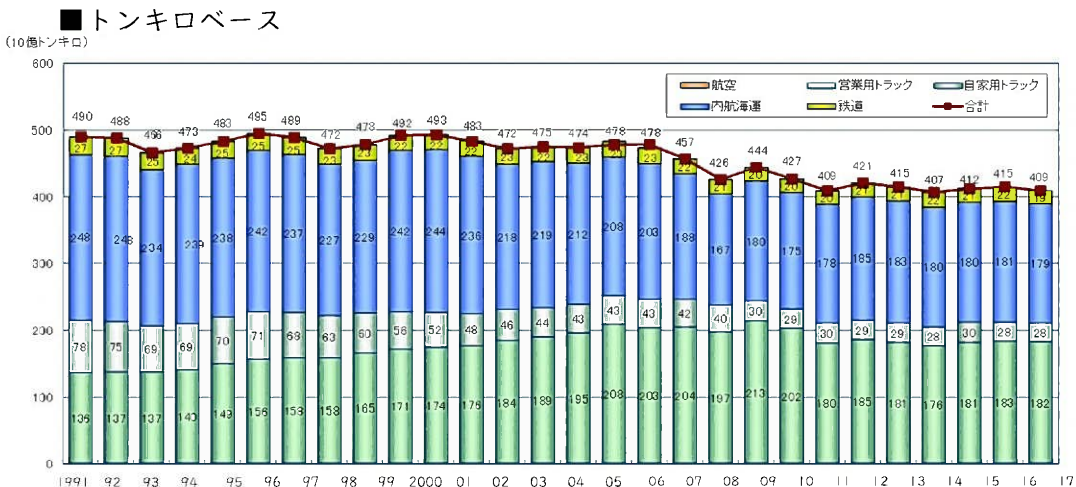
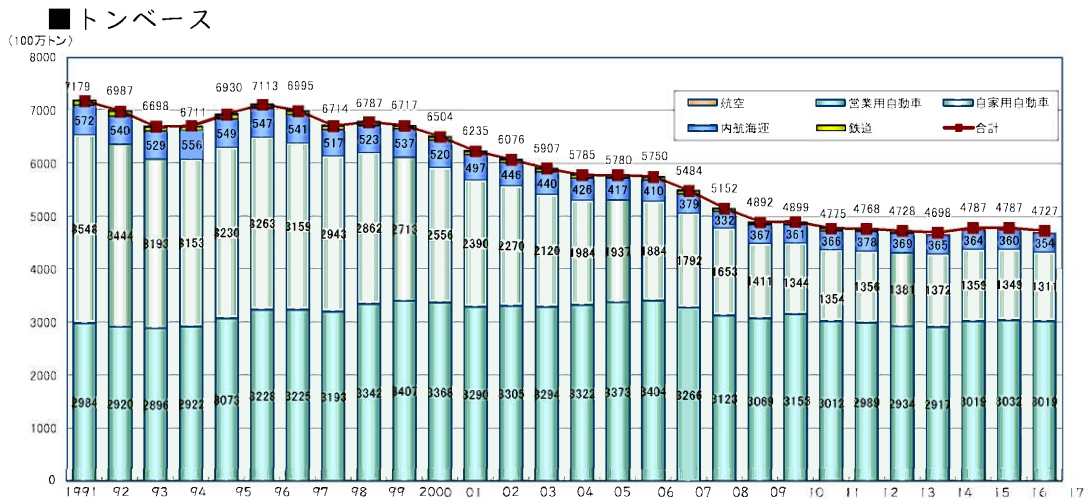


(出所：国土交通省各種統計資料より作成)

- 全国の輸送機関別分担率は、トラックがトンベースで91.6%、トンキロベースで51.3%を占めるなど基幹輸送モードになっており、その輸送力の維持が重要と考えられます。

#### ②国内貨物輸送量の推移

全国の国内貨物輸送量の推移は、以下のとおりです。



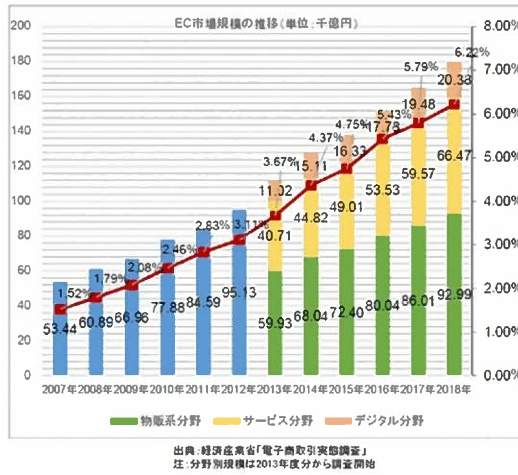
(出所：国土交通省各種統計資料より作成)

- 全国の国内貨物輸送量は、トンベース、トンキロベースとも、長期的に減少傾向、近年は横ばいで推移しています。

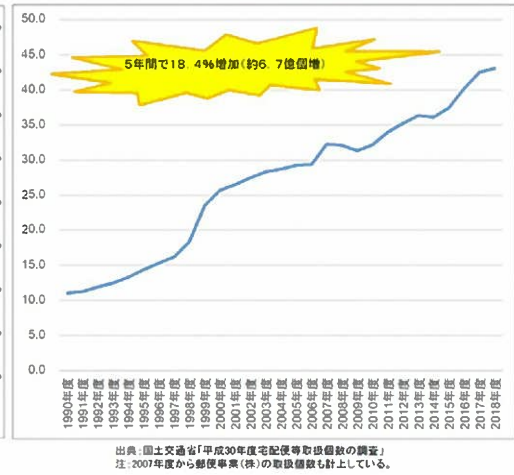
#### (4) 物流市場の変化 (EC 市場の成長と宅配便の増加)

近年、通信販売などを中心に EC 市場は拡大を続けています。それに伴い、宅配便も増加しています。

【EC市場規模の推移】



【宅配便取扱実績の推移】

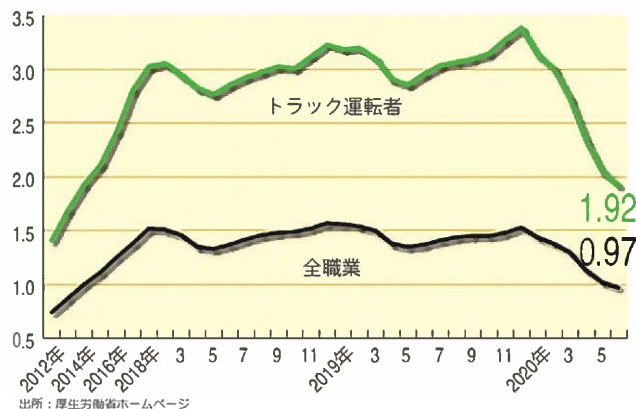


- EC 市場は、2018 年には全体で約 18 兆円規模、うち物販分野で 9.3 兆円規模まで拡大しています。
- また、EC 市場の拡大に伴い、宅配便の取扱い件数は 5 年間で約 6.7 億個、18.4% 増加しており、「ラストワンマイル」と言われる末端配送まで含めた貨物輸送への需要は拡大しています。
- さらに新型コロナウイルス感染症の拡大に伴ういわゆる「巣ごもり需要」の増大などで直近の市場規模はさらに拡大していると見られます。

#### (5) 働き方改革関連法とトラック運送事業者

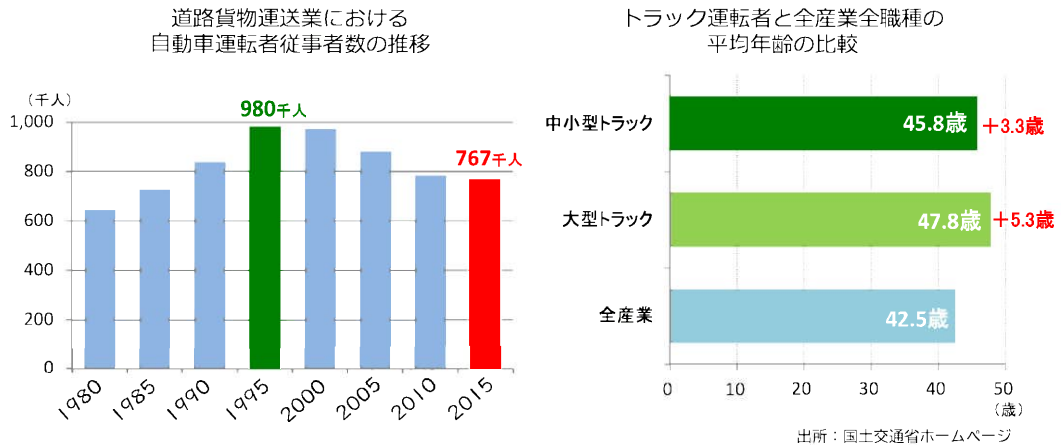
前述のようにトラック輸送は我が国の貨物輸送の根幹となっていますが、現在、その担い手となるトラックドライバーの確保が大きな問題となっています。また、働き方改革関連法に関連して、トラックドライバーの労働規制の強化が進んでいます。

##### ①トラックドライバーの有効求人倍率



- トラックドライバーの有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症感染拡大による景気低迷等により、一時より低下したものの「2倍」近くあり、全職種平均の「1」に比べても高水準となっています。
- いわゆる「募集しても集まらない」状況が続いており、ドライバー不足は景気等による問題ではなく、構造的な問題となっています。

## ②トラックドライバーの従業者数の推移と高齢化



- 全国でトラックドライバーは、ピーク時より 213 千人減少しています。
- さらにトラックドライバーの高齢化が顕著になっており、年齢による退職者の補充が懸念されています。

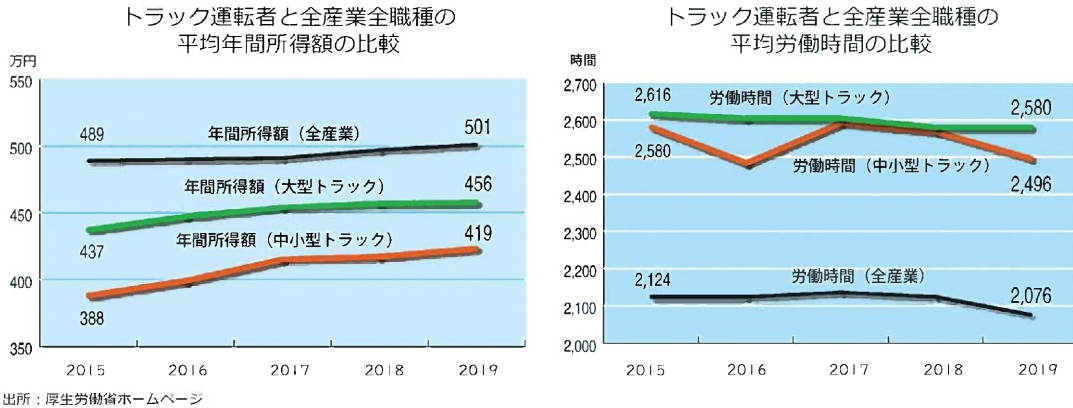
## ■トラックドライバーの需給予測

	2017年度	2020年度	2025年度	2028年度
需要量	1,090,701人	1,127,246人	1,154,004人	1,174,508人
供給量	987,458人	983,188人	945,568人	896,436人
過不足	▲103,243人	▲144,058人	▲208,436人	▲278,072人

出所：公益社団法人鉄道貨物協会の「平成30年度本部委員会報告書」2020年5月

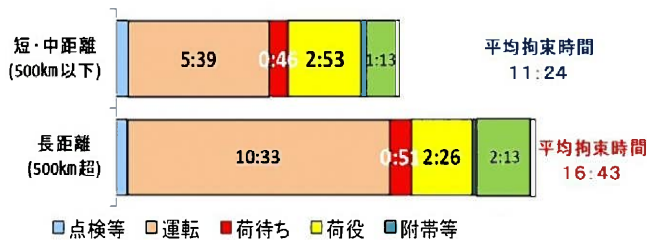
- トラックドライバー需給の将来予測によると、2025年には約21万人が、2028年には約28万人不足するとされています。
- 現時点でも不足状態とみられる中で、無理な就労が生じている可能性があります。

### ③トラックドライバーの労働条件の実態



- トラックドライバーの成り手不足は、就労条件の悪さが大きな原因と考えられます。
- トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小トラック運転者で約2割低い状況となっています。
- また、トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者・中小型トラック運転者とも約2割長くなっています。

#### ■ 1 運行あたりの拘束時間内訳



出所：国土交通省、厚生労働省「トラック輸送状況の実態調査」(2015)

- 上記のトラックドライバーの長時間労働の一因には、荷待ち時間の発生(平均1時間45分)と荷役時間の発生(2時間40分以上)が大きく影響しています。
- 1日の運行距離が500km超の長距離輸送のドライバーの平均拘束時間は、16時間を超えるなど、長時間労働が顕著となっています。

### ④働き方改革関連法とトラックドライバー

働き方改革関連法に伴い、トラックドライバー労働条件の改善に向けて、今後、労働規制の強化が予定されています。